Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5293**

16. Wahlperiode 10. 05. 2007

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

1. zu dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
– Drucksache 16/4562 –

Schienenlärm ursächlich bekämpfen

2. zu dem Antrag der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/675 –

Lärmschutz im Schienenverkehr verbessern – Marktwirtschaftliche Anreize nutzen, Schienenbonus überprüfen

3. zu dem Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Alexander Bonde, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/2074 –

Aktionsprogramm gegen Schienenlärm auf den Weg bringen

A. Problem

Zu Nummer 1

Im Jahre 2006 fand in Deutschland ein deutlicher Anstieg des Güterverkehrs auf der Schiene statt. Mehr Schienengüterverkehr wird aber nur akzeptiert, wenn vorhandene Lärmminderungspotentiale ausgeschöpft werden und damit die Lärmbelastung der Anwohner so weit wie möglich reduziert wird. Ein wesentlicher Teil der vom Schienengüterverkehr ausgehenden und subjektiv empfundenen Lärmbelastungen resultiert aus dem Zusammenwirken herkömmlicher Graugussbremssohlen mit dem Rad-Schiene-System im Bereich der Güterwagen.

Zu Nummer 2

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, ihre Fördermaßnahmen zur Lärmbekämpfung an der Quelle zu verstärken, das Schienenlärmsanierungsprogramm für die Finanzierung der Umrüstung von Schienenfahrzeugen zu öffnen, in einer Studie zu prüfen, ob die Anwendung des sog. Schienenbonus noch gerechtfertigt ist, die Einhaltung der europäischen Vorgaben der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) in Deutschland zu gewährleisten, Übereinkünfte gemäß Artikel 3 der Entscheidung der Kommission 2006/66/EG, welche Anforderungen in Bezug auf Lärmemissionsgrenzen enthalten, rechtzeitig an die Kommission zu melden und dem Deutschen Bundestag hierüber Bericht zu erstatten, die Regelung des § 38 Abs. 1 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) konsequent anzuwenden und die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) dahin gehend zu ändern, die Regelung des § 21 Abs. 2 zur Bemessung der Wegeentgelte von einer Kann-Vorschrift in eine Muss-Vorschrift umzuwandeln.

Zu Nummer 3

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, ein Förderprogramm des Bundes für die Umrüstung des rollenden Materials im Schienenverkehr (Einbau von K-Sohlen) aufzulegen und dieses Investitionsprogramm diskriminierungsfrei zu gestalten, sich in der EU für ein europaweites Umrüstungsprogramm einzusetzen, die DB Netz AG zu veranlassen, die bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten zu nutzen und lärmbezogene Trassenpreise einzuführen oder eine gesetzlich verpflichtende Regelung zur Einführung von lärmbezogenen Trassenpreisen zu schaffen und diese kostenneutral und diskriminierungsfrei zu gestalten, das Lärmsanierungsprogramm des Bundes deutlich aufzustocken und den Fortgang der Sanierung an bestehenden Schienenwegen zu beschleunigen, die angekündigte Studie zu den Auswirkungen des Schienenverkehrslärms auf die Gesundheit vorzulegen und neue Forschungsvorhaben zu fördern, die die gesundheitlichen Belastungen vor allem des Nachtschlafs durch den Schienenlärm untersuchen, auf der Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse neue gesetzliche Regelungen und Grenzwerte für Lärmemissionen im Schienenverkehr sowie Lärmgrenzwerte für Schienenfahrzeuge per Rechtsverordnung nach § 38 Abs. 2 BImSchG zu schaffen und bis zur Verabschiedung der neuen gesetzlichen Regelungen den als Schienenbonus bezeichneten Abschlag von 5 dB(A) für den Schienenverkehr differenziert anzuwenden.

B. Lösung

Zu Nummer 1

Aufforderung an die Bundesregierung, im Rahmen ihrer EU-Ratspräsidentschaft darauf hinzuwirken, dass seitens der Europäischen Kommission kurzfristig geeignete Maßnahmen ergriffen werden, dass die auf europäischer Ebene eingeführten lärmreduzierten Grenzwerte für neue Güterwagen auch von Bestandsgüterwagen schnellstmöglich eingehalten werden, damit Bestandsgüterwagen schnell mit modernen Verbundstoffbremssohlen (K-Sohlen) ausgerüstet werden, im Rahmen der geplanten interministeriellen Arbeitgruppe zum Thema Lärmsanierung Schiene die Gesichtspunkte „Wettbewerbsneutralität und Bürokratievermeidung eines möglichen Lärmsanierungsprogramms“, „Vereinbarkeit von geeigneten nationalen Maßnahmen zur Nachrüstung von Verbundstoffbremssohlen an Güterwagen mit deutschem und europäischem Recht“, „Einführung eines nach Lärmemissionen gespreizten Trassenpreissystems auf dem Verordnungsweg unter Anwendung des Verursacherprinzips“ und „mög-

liche Anreize für die Nachrüstung von Verbundstoffbremssohlen an Güterwagen“ zu berücksichtigen sowie die DB Netz AG aufzufordern, ihr Trassenpreissystem so zu gestalten, dass Lärmauswirkungen des Schienengüterverkehrs bei der Preisgestaltung berücksichtigt werden können.

Annahme des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Zu Nummer 2

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Zu Nummer 3

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Zu Nummer 1

Ablehnung

Zu den Nummern 2 und 3

Annahme

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Antrag auf Drucksache 16/4562 anzunehmen,
2. den Antrag auf Drucksache 16/675 abzulehnen,
3. den Antrag auf Drucksache 16/2074 abzulehnen.

Berlin, den 7. Mai 2007

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold Vorsitzender	**Heinz Paula** Berichterstatter	**Winfried Hermann** Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Heinz Paula und Winfried Hermann

I. Überweisung

Zu Nummer 1

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 16/4562** in seiner 85. Sitzung am 8. März 2007 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu Nummer 2

Er hat den Antrag auf **Drucksache 16/675** in seiner 54. Sitzung am 28. September 2006 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung zur Mitberatung überwiesen.

Zu Nummer 3

Den Antrag auf **Drucksache 16/2074** hat er in seiner 54. Sitzung am 28. September 2006 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Gesundheit, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Nummer 1

In dem Antrag wird unter anderem festgestellt, dass im Jahre 2006 in Deutschland ein deutlicher Anstieg des Güterverkehrs auf der Schiene stattfand, mehr Schienengüterverkehr aber nur akzeptiert werde, wenn vorhandene Lärmminderungspotentiale ausgeschöpft würden und damit die Lärmbelastung der Anwohner so weit wie möglich reduziert werde. Ein wesentlicher Teil der vom Schienengüterverkehr ausgehenden und subjektiv empfundenen Lärmbelastungen resultiere aus dem Zusammenwirken herkömmlicher Graugussbremssohlen mit dem Rad-Schiene-System im Bereich der Güterwagen. Mit dem Antrag soll die Bundesregierung aufgefordert werden, im Rahmen ihrer EU-Ratspräsidentschaft darauf hinzuwirken, dass seitens der Europäischen Kommission kurzfristig geeignete Maßnahmen ergriffen werden, dass die auf europäischer Ebene eingeführten lärmreduzierten Grenzwerte für neue Güterwagen auch von Bestandsgüterwagen schnellstmöglich eingehalten werden, damit Bestandsgüterwagen schnell mit modernen Verbundstoffbremssohlen (K-Sohlen) ausgerüstet werden, im Rahmen der geplanten interministeriellen Arbeitgruppe zum Thema Lärmsanierung Schiene die Gesichtspunkte „Wettbewerbsneutralität und Bürokratievermeidung eines möglichen Lärmsanierungsprogramms“, „Vereinbarkeit von geeigneten nationalen Maßnahmen zur Nachrüstung von Verbundstoffbremssohlen an Güterwagen mit deutschem und europäischem Recht“, „Einführung eines nach Lärmemissionen gespreizten Trassenpreissystems auf dem Verordnungsweg unter Anwendung des Verursacherprinzips“ und „mögliche Anreize für die Nachrüstung von Verbundstoffbremssohlen an Güterwagen“ zu berücksichtigen sowie die DB Netz AG aufzufordern, ihr Trassenpreissystem so zu gestalten, dass Lärmauswirkungen des Schienengüterverkehrs bei der Preisgestaltung berücksichtigt werden können.

Zu Nummer 2

Der Antrag beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, ihre Fördermaßnahmen zur Lärmbekämpfung an der Quelle zu verstärken, das Schienenlärmsanierungsprogramm für die Finanzierung der Umrüstung von Schienenfahrzeugen zu öffnen, in einer Studie zu prüfen, ob die Anwendung des sog. Schienenbonus noch gerechtfertigt ist, die Einhaltung der europäischen Vorgaben der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) in Deutschland zu gewährleisten, Übereinkünfte gemäß Artikel 3 der Entscheidung der Kommission 2006/66/EG, welche Anforderungen in Bezug auf Lärmemissionsgrenzen enthalten, rechtzeitig an die Kommission zu melden und dem Deutschen Bundestag hierüber Bericht zu erstatten, die Regelung des § 38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG konsequent anzuwenden und die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung dahin gehend zu ändern, die Regelung des § 21 Abs. 2 EIBV zur Bemessung der Wegeentgelte von einer Kann-Vorschrift in eine Muss-Vorschrift umzuwandeln.

Zu Nummer 3

Der Antrag beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, ein Förderprogramm des Bundes für die Umrüstung des rollenden Materials im Schienenverkehr (Einbau von K-Sohlen) aufzulegen und dieses Investitionsprogramm diskriminierungsfrei zu gestalten, sich in der EU für ein europaweites Umrüstungsprogramm einzusetzen, die DB Netz AG zu veranlassen, die bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten zu nutzen und lärmbezogene Trassenpreise einzuführen oder eine gesetzlich verpflichtende Regelung zur Einführung von lärmbezogenen Trassenpreisen zu schaffen und diese kostenneutral und diskriminierungsfrei zu gestalten, das Lärmsanierungsprogramm des Bundes deutlich aufzustocken und den Fortgang der Sanierung an bestehenden Schienenwegen zu beschleunigen, die angekündigte Studie zu den Auswirkungen des Schienenverkehrslärms auf die Gesundheit vorzulegen und neue Forschungsvorhaben zu fördern, die die gesundheitlichen Belastungen vor allem des Nachtschlafs durch den Schienenlärm untersuchen, auf der Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse neue gesetzliche Regelungen und Grenzwerte für Lärmemissionen im Schienenverkehr sowie Lärmgrenzwerte für Schienenfahrzeuge per Rechtsverordnung nach § 38 Abs. 2 BImSchG zu schaffen und bis zur Verabschiedung der neuen gesetzlichen Regelungen den als Schienenbonus bezeichneten Abschlag von 5 dB(A) für den Schienenverkehr differenziert anzuwenden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Nummer 1

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag auf Drucksache 16/4562 in seiner 32. Sitzung am 21. März 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 31. Sitzung am 21. März 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 40. Sitzung am 21. März 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Zu Nummer 2

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag auf Drucksache 16/675 in seiner 18. Sitzung am 18. Oktober 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 27. Sitzung am 31. Januar 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat den Antrag in seiner 17. Sitzung am 18. Oktober 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Zu Nummer 3

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat den Antrag auf Drucksache 16/2074 in seiner 24. Sitzung am 18. Oktober 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 27. Sitzung am 31. Januar 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 27. Sitzung am 18. Oktober 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Anträge auf den Drucksachen 16/4562, 16/675 und 16/2074 in seiner 37. Sitzung am 25. April 2007 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, Schienenlärm sei für viele Menschen in Deutschland ein Problem. Die stärkere Belastung der Schienenwege sei aber auch Ausdruck der Tatsache, dass die Politik einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene erfolgreich sei. Man müsse unabhängig von den vorliegenden Anträgen intensiv über das Problem des Schienenlärms nachdenken, denn die Prognosen ließen einen weiterhin deutlich zunehmenden Güterverkehr auf der Schiene erwarten. Der Antrag der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD sei ein guter Schritt in die richtige Richtung. Die Anträge der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lösten das Kernproblem, dass Zuschüsse zu einer Umrüstung von Güterwagen derzeit nach EU-Recht als unzulässige Beihilfe gewertet würden, nicht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) arbeite mit großem Nachdruck daran, diesbezüglich auf der EU-Ebene eine Änderung zu erreichen. Sie wies auf die Koblenzer Erklärung der Interessengemeinschaft Bahnlärm hin. Das Rheintal sei von dem Problem des Schienenlärms stark betroffen. Der Antrag der Koalitionsfraktionen decke sich weitgehend mit dieser Resolution und er beinhalte das, was derzeit möglich sei. Die Koalitionsfraktionen zeigten auch mit der Aufstockung der Mittel zur Bekämpfung des Schienenlärms, dass man dem Problem große Bedeutung zumesse. Sie forderte die Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf, dem Antrag der Koalitionsfraktionen zuzustimmen, da er die gleiche Zielsetzung beinhalte, welche auch sie verfolgten. Das BMVBS forderte sie auf, gerade in der stark betroffenen Region Rheintal Maßnahmen möglichst schnell voranzutreiben.

Die **Fraktion der SPD** betonte die Wichtigkeit des Themas Schienenlärm. Deshalb arbeite man auch intensiv daran, für die durch den Schienenlärm belästigten Bürger zu Verbesserungen zu kommen. Sie lobte das von der Bundesregierung vorgestellte nationale Verkehrslärmschutzpaket, welches das Verkehrslärmproblem verkehrsträgerübergreifend angehe. Es gebe in dem Antrag der Koalitionsfraktionen große Übereinstimmungen mit den Anträgen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Auch im Zentrum des Antrags der Koalitionsfraktionen stehe die Lärmvermeidung. Bezüglich der Einführung von K-Sohlen und gespreizten Trassenpreisen gebe es weitgehende Übereinstimmung. Man wolle auch das Problem der Lärmbelästigung durch grenzüberschreitende Verkehre lösen, denn sonst bleibe auch bei einer kompletten Umrüstung der deutschen Güterwagen ein erheblicher Teil des Lärmproblems bestehen. Auf europäischer Ebene seien entsprechende Maßnahmen bereits in Vorbereitung. Vieles von dem, was die Anträge der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN forderten, sei bereits realisiert. So habe man die Mittel für die Lärmsanierung auf 100 Mio. Euro erhöht. Bezüglich der Frage des Schie-

nenbonusses für Lärm solle man die Ergebnisse einer Studie abwarten, welche derzeit erarbeitet werde. Eine Veränderung der Lärmgrenzwerte für laufende Projekte würde diese verzögern. Sie bittet um Unterstützung des Antrags der Koalitionsfraktionen.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, der Inhalt des Antrags der Koalitionsfraktionen sei enttäuschend. Er beinhalte unverbindliche Forderungen und Bekräftigungen ohnehin bereits beschlossener Maßnahmen. Aus diesem Antrag ergebe sich insbesondere keine Bereitschaft, die vorhandenen Güterwaggons in das Lärmsanierungsprogramm aufzunehmen. Er beinhalte auch keinen Hinweis, wie man mit dem überholten Schienenbonus für Lärm umgehen wolle. Ihr eigener Antrag sei wesentlich konkreter. In dem Antrag der Koalitionsfraktionen werde zwar bekundet, dass man das Problem erkannt habe, Lösungen würden aber nicht aufgezeigt, sondern es werde auf die Ergebnisse von Arbeitsgruppen und Gutachten verwiesen. Dies biete den vom Lärm Betroffenen keine Hilfe, weshalb man nicht erwarten könne, dass sie dem Antrag zustimme. Den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unterstütze sie.

Die **Fraktion DIE LINKE.** begrüßte die erfolgte Aufstockung der Mittel für die Lärmsanierung, betonte aber, dass ihre diesbezüglichen Forderungen weit darüber hinausgegangen seien. So hätten die Koalitionsfraktionen die von ihr geforderte Aufnahme der K-Sohle in das Lärmsanierungsprogramm abgelehnt. Sie begrüße aber, dass sich nun auch die Koalitionsfraktionen für eine Umrüstung mit der K-Sohle einsetze. Diese sei effektiver und preisgünstiger als der Bau von Lärmschutzwänden. Weiterhin begrüßte sie, dass die Koalitionsfraktionen auf aktiven Lärmschutz setzten. Dies solle aber auch in anderen Bereichen, wie dem Flugverkehr, geschehen. 80 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterwagen seien auch in Deutschland zugelassen, so dass deren Umrüstung, unabhängig von Maßnahmen auf internationaler Ebene, für die Betroffenen eine erhebliche Verbesserung darstellen würde. Man solle daher endlich ein ausreichend finanziertes Programm für die Umrüstung von Güterwaggons auflegen. Lärmabhängige Trassenpreise seien zwar ein zusätzlicher Anreiz zur Lärmvermeidung, könnten aber ein Förderprogramm nicht ersetzen. Das von Bundesminister Wolfgang Tiefensee Anfang Februar dieses Jahres vorgestellte Lärmschutzpaket sei unbedeutend, da es nur die Einsetzung einer Arbeitsgruppe beinhalte.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bemängelte, dass der Antrag der Koalitionsfraktionen wenig Konkretes beinhalte und seinen Schwerpunkt bei der Aufzählung bereits durchgeführter Maßnahmen habe. Es gehe aber vor allem darum, wie man zukünftig mit dem stetig zunehmenden Problem des Schienenlärms umgehen wolle. Dazu enthalte der Antrag zuwenig. Man müsse die Probleme gemeinsam mit den Anliegern der betroffenen Schienenwege lösen, da eine Politik der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zum Scheitern verurteilt sei, wenn der Schienenverkehr von den Anwohnern nur als Belästigung empfunden werde. Man müsse die Deutsche Bahn AG dazu veranlassen, endlich lärmabhängige Trassenpreise einzuführen. Es sei auch erforderlich, Investitionen in das rollende Material schneller und umfangreicher vorzunehmen. Den Hinwies auf europarechtliche Bedenken akzeptiere sie nicht, denn sie habe in ihrem Antrag eine diskriminierungsfreie Förderung vorgeschlagen. Heute gebe es Strecken, wie die durch das Rheintal, die täglich von mehreren hundert Zügen genutzt würden. Durch den auf der Rheintalstrecke entstehenden Lärm würden wahrscheinlich mehr als eine Million Menschen belästigt. Unter solchen Umständen könne man der Schiene hinsichtlich der Lärmverursachung keinen Bonus mehr zubilligen. Es sei zwar richtig, dass einige Forderungen aus ihrem Antrag zwischenzeitlich überholt seien, sie habe den Antrag aber auch bereits im Juli des vergangenen Jahres gestellt.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Antrag auf Drucksache 16/4562 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

Er hat den Antrag auf Drucksache 16/675 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Den Antrag auf Drucksache 16/2074 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Berlin, den 7. Mai 2007

Heinz Paula	**Winfried Hermann**
Berichterstatter	Berichterstatter



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333